loco revue

4/83 MENSUEL

Nouveautés 83 : suite

Test : les voitures Est de Roco

Construction : une BB 67400 au 1/160

Le réseau 0 du G.M.R.S.

M 1821 - 448 - 22,00 F ttc

448

lr

La première revue française de modélisme ferroviaire, fondée en 1937 par Jean-Edmond FOURNEREAU.

Mensuel publié par les Editions

LOCO-REVUE
Le Sablen, 56401 AURAY
Tél. (97) 24.01.65

N° CPPP 59722
N° Siren 866 401 821 000 16

Directeur de la publication
J.L. Fournereau

Diffusion/Publicité
F. Fournereau

Rédacteur en chef
J.L. Fournereau

Secrétaire général
F.L. Marx

Equipe de rédaction
J.H. Lavie (chef de rubrique)
J.P. Quatresous (rédaction);
R. Le Guellec (dessins);
J.Y. Mahéas (mise en page)
M. Ruelle (composition)

Avec la collaboration de
P. Chenevez; J. Chevassus;
J.F. Couedou; M. Grannec;
X. Jacquet; J.C.; M. Le Guay;
J.P. Guimbert; A. Lelu; Y.Mercier;
J. Le Plat; P. Pichon.

Correspondants à Paris
C. Lamming; A. Colombet

Loco-Revue, parution mensuelle sauf août.

En vente dans les magasins spécialisés, les librairies, les bibliothèques de gare et les aérogares.

ABONNEMENTS
Un an - 11 numéros
France : 173,- F T.T.C.
Etranger : 210,- F H.T.

Changement d'adresse
Prière de joindre la dernière étiquette et 8,— F en timbres poste.

C.C.P. 2081-39 Paris
000-0600032-87 Bruxelles
Référence bancaire : BNP Auray

Tous droits de reproduction réservés.

Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus..

Les articles signés reflètent l'opinion de leurs auteurs et ne sont pas obligatoirement une prise de position de la rédaction.

Les insertions publicitaires n'impliquent nullement l'engagement de la revue de recevoir toutes les annonces qui lui seraient soumises. Le journal conserve l'entière liberté d'y donner ou de n'y pas donner suite, sans avoir à fournir motifs ou justifications.

Imp. Châtelaudren 22170
Dépôt légal à la date de parution

N° I.S.S.N. - 0024.5739

loco revue

pour les modélistes et amateurs de chemins de fer

4/83

47e année
Tirage : 28 000 ex.

reportage
315 **Paris-Nuremberg 1983 : suite des nouveautés**
338 **quand TF1 s'intéresse au O**

réseaux modèles
343 **de Londres à Leeds au 1/43,5 avec la G.M.R.S.**

modélisme
339 **panachage en N : 6550 Maurienne et BB 67400** *(suite)*
349 **concours photo 81 : 9e et 10e mentions** *(pages 349 et 351)*

le coin du collectionneur
308 **les nouveautés 1953**

signalisation
334 **les règlements du lampiste** *(suite)*

électronique
310 **automatisme de plaque tournante en logique TTL** *(suite)*

test
352 **Roco : à l'Est du nouveau**

photodoc
359 **les dix séries de voitures métalliques Est**

fiche documentaire
357 **S.N.C.F. : voitures métalliques type Est**

model shopping
362 **D.J.H., J.C.R., M.K.D.-A. Pras, Trix**

divers
librairie (p. 348), manifestations... (p. 356), à travers les clubs (p. 364), petites annonces (p. 365)

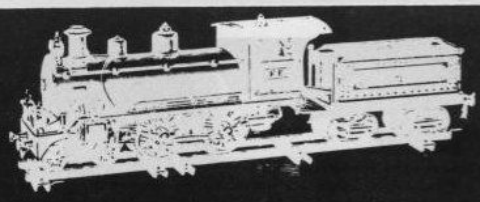
NOTRE COUVERTURE :

Mais que se passe-t-il donc en gare de Sommeilles-Nettancourt ?
Vous le découvrirez en page 348.
En attendant, nous souhaitons que l'image pleine de vie illustrant la « Une » du présent numéro, vous donne l'envie de pratiquer le « modélisme d'atmosphère » et de participer au concours photo 83. La clôture est à la fin du mois... Qu'on se le dise !

Photo : B. Lacroix

Agents Loco-Revue :
☐ **pour la Suisse, Michel Bricod, Au Château, CH 1675 Rue.**
☐ **pour l'Espagne, Libreria Tecnica y Documentacion, Rosellon 454-456, Barcelona (256.61.02).**

sommaire



Le coin du collectionneur

IL Y A TRENTE ANS : LES NOUVEAUTES 1953

J.H. LAVIE

Annoncé par la presse et la T.S.F., le premier salon du modélisme (1) a été inauguré le 9 octobre 1953, au Palais Berlitz à Paris. Dès l'entrée du salon, les yeux du public étaient attirés par une grandiose maquette de 12,50 m x 3,60 m en HO tandis que le visiteur averti, musant le long des salles, pouvait successivement examiner les nouveautés qui, sur de nombreux stands, s'offraient à sa curiosité. D'une manière générale, nous avons constaté que les petites machines proposées dans le commerce sont maintenant très puissantes, montent des pentes abruptes, possèdent l'inversion de marche et parfois même l'accrochage et le décrochage automatiques. L'échelle 1/86, dont l'encombrement minime permet de jouer au train sur une table de salle à manger, commence à remporter les suffrages des ferrovipathes, petits et grands.

Chez VB, nous avons remarqué le wagon tombereau à bogies à déchargement par gravité et à guérite type Arbel, présenté à l'occasion du salon. Miniatrain exposait sa locomotive à vapeur 150 P (réalisée en utilisant telle, la superstructure de la 141 P de la marque), les Ets Gérard montraient leurs productions, notamment une Pacific Nord en O et une superbe maquette de machine 3-030 TB au 1/86 que tout amateur voudra posséder. Spécialistes des bâtiments HO dont certains sont très artistiques, les Ateliers Cropsy dévoilaient la jolie gare de Marieville, maquette en carton et balsa.

Parmi les autres stands, le Jouet français faisait circuler, sur une grande table, un petit train mécanique au 1/86 dénommé «Jouef». De conception fort simple mais sans superdétail, ce train pour les petits est d'un fonctionnement remarquable et il étonnera le monde par la modicité de ses prix. Quelques mots sur la nouvelle machine «Diabolic», inspirée par la Pacific carénée S.N.C.F. 2-231.C. 80, qui mue par un puissant mouvement d'horlogerie (25 m de parcours d'une seule traite), permet toutes les marches dirigées et automatiques au moyen de levier de commande, taquet et tirette. La tirette située à l'avant de la machine provoque son retour en arrière dès qu'elle heurte un butoir, curieusement l'essieu avant se déplace pour le changement de sens de marche. Vendue dans des boîtes - comprenant wagons et circuit - accessibles à toutes les bourses, cette locomotive Jouef, démocratique et «diabolic» fera, à n'en pas douter, les délices des jeunes.

En dehors de ce premier salon du modélisme, un certain nombre de nouveautés sont apparues pour la plus grande satisfaction des amateurs. Ainsi, le Jouet de Paris vient de mettre sur le marché de nouveaux moteurs pour l'équipement de ses chemins de fer électriques Jep, dont la renommée n'est plus à faire. Ces nouveaux moteurs diffèrent totalement de tout ce qui a été construit jusqu'ici dans le monde des trains miniatures. Ils portent la référence A.P. 5 car ils sont munis d'un inducteur à aimant permanent et d'un induit à 5 pôles. Lancés pour la saison des fêtes 1952-53, ils sont disponibles dans toutes les bonnes maisons. Les Ets J.F.J. d'Auray ont pu s'imposer aux amateurs de matériel au 1/43 en leur offrant une sélection choisie de modèles très poussés dans le détail et, en particulier cette année, de nouvelles voitures voyageurs type TY-Est à bogies et portières latérales en trois versions. Adepte lui aussi de l'échelle O, le Kilomètre 108 peut livrer à lettre lue tous les éléments en bronze fin pour la construction d'une réplique de la CC 7101, une toute nouvelle locomotive électrique de la SNCF réalisée par les usines Alsthom d'après les fameux prototypes CC 7001 et 7002 (voir plan Loco-Revue N° 1312) (?). En O toujours, la maison Munier, de Compiègne, complète sa rame express de voitures DEV ultra-modernes par une voiture restaurant allégée.

Pour les fervents de l'échelle S (1/64), les Ets R. Franceuse et J. Fontaine ont réalisé une boîte de construction permettant le montage d'une 2D2 5000 originaire du Midi.

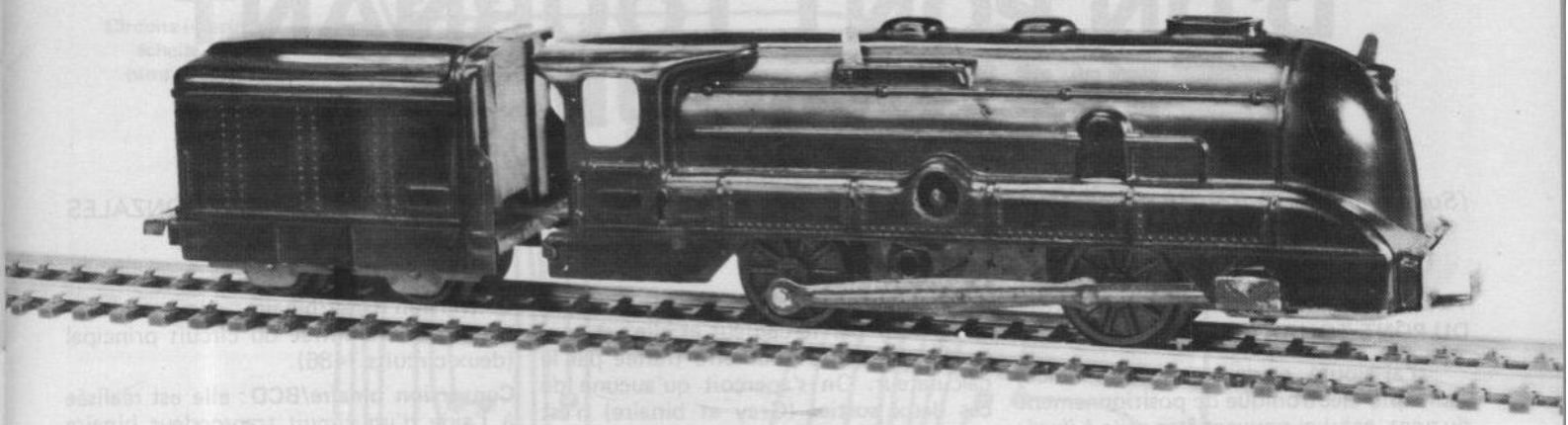
En HO, S.M.C.F. a reproduit très exactement à l'échelle du 1/86 avec un luxe de détails inouï, une voiture-restaurant et une voiture-lits de la CIWL. Réalisées entièrement en métal injecté par Messieurs Collard et Guérin, ces voitures élégantes et modernes viennent agrémenter judicieusement la rame OCEM à rivets déjà livrée.

1. Nouveau moteur AP5 pour les trains HO Jep de la série 60 — ici, la 232 S Nord avec sa rame de voitures dites « saucissons » Ouest. Notez les voies en système 3 rails et le « design » du transformateur !

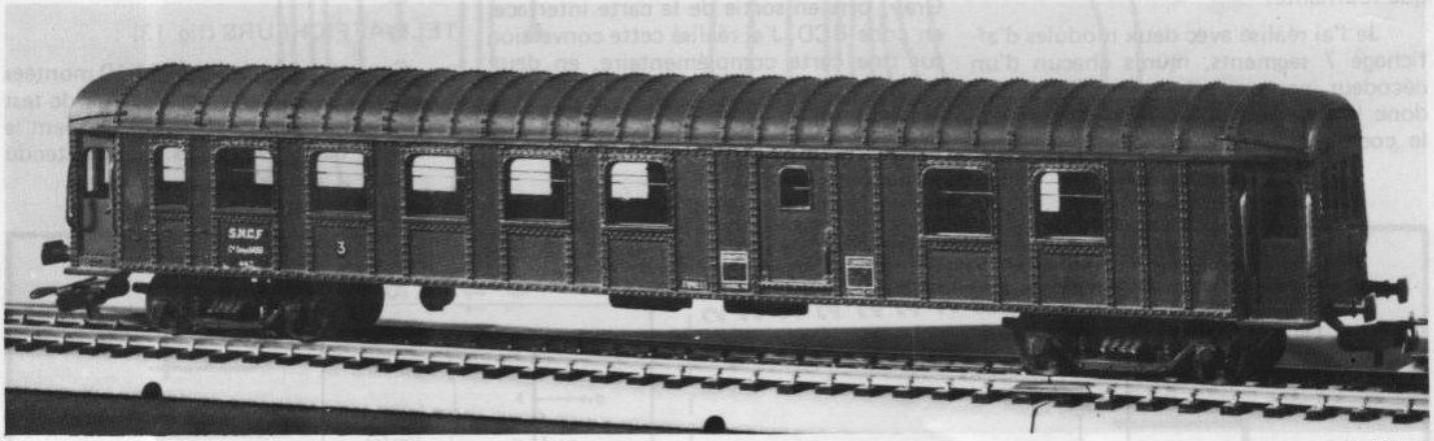
1 j.l. fournereau

(1) Que le lecteur de 1983 se rassure, il y aura, par la suite, d'autres «premier salon du modélisme» !!

(2) Toujours disponible sous la même référence trente ans après !



2 f. marx



3 d. lejeune

2. La « diabolic » Jouef ou l'image d'une Pacific vue par le train jouet du début des années 50. De très nombreux amateurs âgés, aujourd'hui, de 30/35 ans ont fait leurs premières armes de modélistes avec cette locomotive (l'auteur de ces lignes, par exemple !).

3. La C^4Dmyfi OCEM RA de S.M.C.F. Gravé par René Collard, c'est un modèle de haut prestige en 1953 !

NOTE DE L'AUTEUR : Nous avons respecté la forme, non le fond ! En effet, si pour vous mettre dans l'ambiance, le style journalistique de l'époque (aujourd'hui plein de charme désuet !) a été adopté, un tel article dans les colonnes de Loco-Revue était inconcevable en 1953. On parlait alors fort peu des nouveautés : pas de Model Shopping, quelques «mini-tests» consacrés au nouveau moteur A.P.5 Jep, à la «Diabolic» Jouef ou à de prestigieuses productions artisanales au 1/43... De toute façon, les modélistes de 1953 achetaient peu et réalisaient voies, décor, matériel roulant le plus possible par eux-mêmes. La moindre petite pièce détachée était soigneusement conservée; on ne jetait rien... A la S.N.C.F., plusieurs dépôts utilisent encore des «chaudrons» centenaires, les tacots des années 20 circulent en nombre sur les routes de nos campagnes et certaines contrées attendront la décennie suivante pour recevoir... l'électricité ! Comme on est encore loin, en 1953, du modélisme de masse, des modèles-produits de marketing et des salons-fêtes de la consommation ! Autres traits dominants de cette année-là, l'absence de normalisation pour le HO (échelle 1/86 ou 1/87 ou 1/90... et parfois désigné OO !) et le silence absolu, dans les 11 numéros de Loco-Revue, sur les productions Märklin et Fleischmann, tant dans la partie rédactionnelle que dans les «réclames» (comme on appelait la «pub» à l'époque !). Flesichmann avait pourtant lancé, en 1952, ses premiers trains HO système 2 rails/14 V courant continu. En fait, il faudra attendre la mise en place du Marché Commun pour que les grandes firmes allemandes soient largement distribuées en France.

Sous la marque C.O.C., A. Chaumeil présente une locomotive 141.R raffinée, modèle en bronze absolument conforme à l'original. A Paris, la Maison Baby-Train allonge sa liste de modèles exclusifs en bronze avec une Mountain 1-241.A et une machine électrique 1 ABBA 1 3600.

Comme l'auront remarqué nos aimables lecteurs en consultant les pages de réclames dans Loco-Revue, les fabrications étrangères sont à nouveau bien représentées en France, notamment par la firme italienne Rivarossi (trains HO italiens et américains en 12 V/2 rails - série rouge - ou en 20 V alternatif/3 rails - série bleue -), la firme suisse Wesa (trains au 1/110, écartement de 13 mm) et les firmes allemandes Vollmer et Faller (bâtiments). La quatrième foire du jouet de Nuremberg a révélé les nouveaux trains Trix-Express en OO (échelle 1/90) circulant toujours sur une voie à trois rails mais alimentés en courant continu au lieu du courant alternatif. Quand verrons-nous ce chemin de fer à petit écartement en France ? Nous aurions plaisir à le présenter à nos clients dans une prochaine Loco-Revue.

Ainsi, sans cesse, de nouveaux modèles sont à l'étude et le souci constant des fabricants est de se surpasser et de satisfaire au maximum les désirs des amateurs. La France compte déjà quelques milliers d'adeptes, mais si le gain de cette année se renouvelle l'année prochaine et les suivantes, nous pourrons parvenir un jour au chiffre de 10000 modélistes ferroviaires impénitents. Voilà qui doit encourager notre toute jeune Fédération Française de Modélisme Ferroviaire constituée le vendredi 15 mai 1953 au cours du Congrès de l'Association des Modélistes Ferroviaires de Lyon.

Les règlements du lampiste

1951

(Voir également LOCO-REVUE nos 445, 446 et 447)

J.H. LAVIE

Quatrième et dernier volet de notre étude consacrée aux «Signaux portés par les trains», la «signalisation d'arrière» de 1983 utilise un matériel et des couleurs relativement variés, ce qui ne devrait pas déplaire aux modélistes. Notez bien que les amateurs de matériel moderne ne sont pas les seuls concernés, car certaines dispositions de la signalisation d'arrière actuelle, telles que le «signal de clôture» ou le «signalement des trains non réguliers», sont apparues, par le truchement de rectificatifs au règlement «titre 1-signaux» de 1951, à une époque où dame vapeur était encore bien vivante. Il faut bien comprendre que l'évolution entre la signalisation en vigueur en 1951 et celle appliquée en 1983 ne s'est faite que très progressivement avec, plus particulièrement (car les signaux que nous décrivons font appel également à d'autres règlements), le remplacement du «titre 1-signaux» par un «additif» provisoire au règlement S1E-«Signaux portés par les trains» paru en 1971 et par le «règlement S1E» définitif édité en 1975. D'autre part, notre étude n'a rien d'exhaustif, ni en ce qui concerne les signaux, ni en ce qui concerne les organes de signalisation appliqués à certains matériels particuliers. (En 1983, il reste encore, par exemple, quelques fourgons et remorques d'autorails munis d'une seule lanterne inférieure gauche et de deux lanternes de côtés - dispostion type 1951!)

Les modélistes ne doivent pas non plus perdre de vue que tous les signaux mentionnés ici ne font pas l'objet d'une même utilisation courante: Ainsi, l'emploi des lanternes jaunes à allumage et extinction automatiques se généralise actuellement et le signal «vert» de clôture est appliqué sur de très nombreuses petites lignes, souvent à voie unique, tandis que la plaque repère des trains C200 ne concerne, actuellement, que le réseau Sud-Ouest et les cas d'applications du signalement des trains non réguliers (plaque ou lanterne blanche) sont relativement rares. Encore un point concernant les termes «jour» et «nuit» : en signalisation d'arrière les signaux de nuit sont allumés aussitôt que le jour baisse et jusqu'au grand jour ou, le jour, lorsque la visibilité est inférieure à 100 mètres par suite des circonstances atmosphériques ou à la traversée de certains tunnels désignés.

1 j.h. lavie

1 - Pas de feux rouges fixes sur le matériel moteur en voie de réforme comme cette rame RGP bi-moteurs. Ce sont les feux électriques fixes de la signalisation d'avant qui sont utilisés en régime fanal et qui donnent l'éclairage rouge du signal de queue par l'intermédiaire de disques translucides rouges à collerette blanche (autorail XAD 2702, tr. 3479 à Nantes, octobre 72).

2-Signal de queue assuré par deux lanternes électriques amovibles ordinaires, éclairage rouge fixe (voiture B10t USI, tr. 13707 à Auray, novembre 82).

3-Le signal de queue qui procure des économies d'énergie ! Deux lanternes électriques amovibles «jaunes» à allumage et extinction automatiques, éclairage rouge fixe (wagon Lgs 566, tr. 58765 à Auray, novembre 82).

SIGNALISATION D'ARRIERE

Signal de queue de jour comme de nuit :

2 feux rouges allumés (après mise en place, le cas échéant, d'écrans amovibles rouges) placés sur une ligne horizontale.

Signal de queue autres cas (que le dernier véhicule du train soit ou non équipé de signaux électriques fixes)

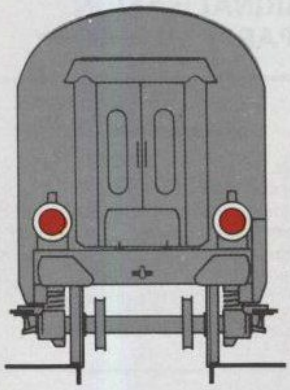
- **trains de messageries**
- **trains de marchandises et autres trains ne transportant pas de voyageurs.**

Le jour : au moins 1 plaque de queue

La nuit : 2 feux rouges allumés (après mise en place, le cas échéant, d'écrans amovibles rouges) sauf sur certaines lignes désignées.

2 j.h. lavie

3 j.h. lavie

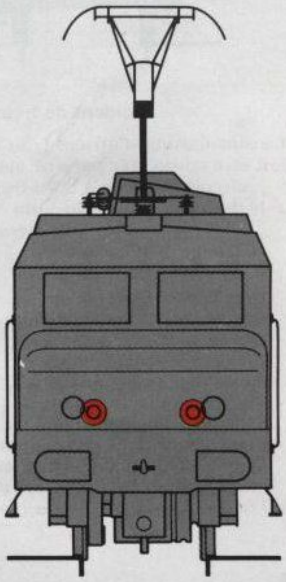


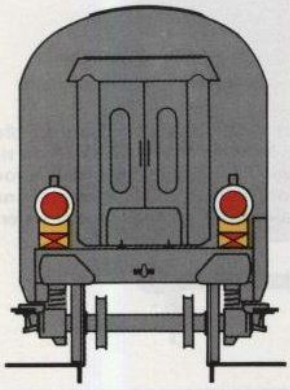
– trains de voyageurs
– trains de messageries composés exclusivement de matériel vide voyageurs

2 lanternes électriques amovibles à boîtier rond et collerette blanche, éclairage rouge fixe.

– engins moteurs seuls ou groupe d'engins moteurs
– trains comportant une machine de pousse attelée
– trains de voyageurs dont le dernier véhicule est équipé de signaux électriques fixes (automotrices, autorails, fourgons, voitures de la génération Corail, etc)

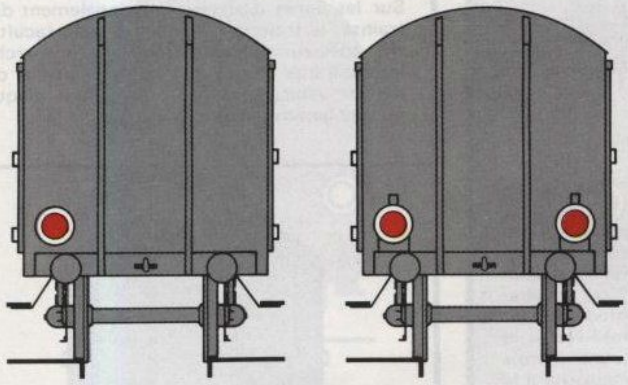
2 feux électriques fixes allumés donnant éclairage rouge





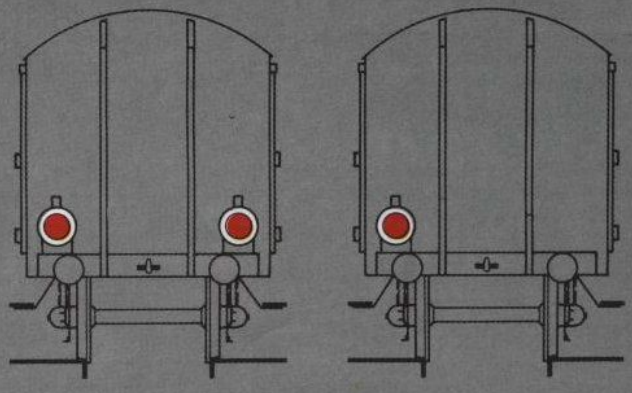
– trains de voyageurs
– trains de messageries composés exclusivement de matériel vide voyageurs

2 lanternes électriques amovibles à boîtier jaune avec plaque à double triangle rouge type «économie d'énergie», éclairage rouge à allumage automatique par cellule photo-électrique



Le jour

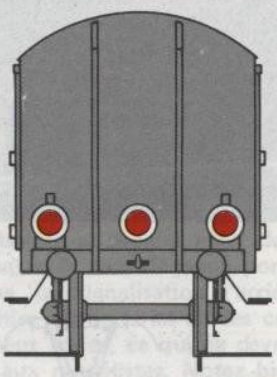
1 plaque circulaire rouge à bordure blanche ou 1 ou 2 lanternes électriques à boîtier rond, verre rouge et collerette blanche **non allumées** (les lanternes type «économie d'énergie» à boîtier jaune peuvent, le cas échéant, être utilisées)



La nuit

2 lanternes électriques amovibles à boîtier rond et collerette blanche ou à boîtier jaune allumées placées sur une ligne horizontale, éclairage rouge. Sur les lignes désignées «lignes à signalisation d'arrière allégée», le signal de queue peut n'être constitué, la nuit, que par 1 lanterne électrique éclairage rouge placée en principe du côté gauche.

Signal de queue dispositions complémentaires de jour comme de nuit



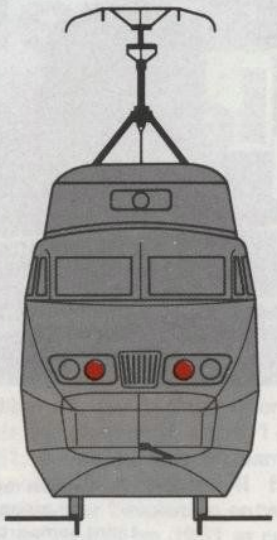
– incident de frein

La signalisation d'arrière (voir cas ci-dessus) doit être complétée par une plaque de queue circulaire rouge à bordure blanche si le dernier véhicule du train n'est pas relié à la conduite générale.

– repérage des trains C 200 (autorisés à la vitesse de 200 km/h)

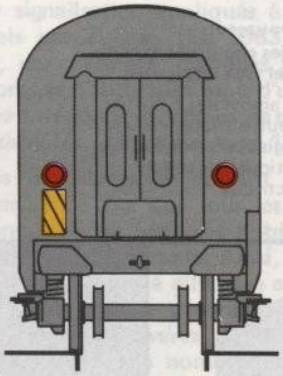
2 feux électriques fixes allumés donnant éclairage rouge et 1 plaque-repère rectangulaire de 400 x 280 mm jaune à 3 barres diagonales noires placée à gauche

4 j.h. lavie



– Ligne à grande vitesse (TGV 23000 et 33000)

2 feux électriques fixes allumés donnant éclairage rouge (le feux supérieur central n'est pas utilisé en signalisation d'arrière).



4 - Pas d'économie d'énergie mais des économies... de muscle avec le signal de queue assuré par des feux électriques fixes (généralisés sur le matériel moteur moderne, les fourgons, les voitures Corail, etc) ! Notez la présence d'une plaque-repère jaune à trois barres noires signalant un train autorisé à la vitesse de 200 km/h (voiture A4 Dtux Grand Confort, tr. TEE 2 «l'Aquitaine» à Paris-Austerlitz, novembre 81).

SIGNALISATION PARTICULIERE

Signal de clôture

Sur les lignes désignées «à période de fermeture à la circulation et à signal de clôture» ou «à période de non gardiennage des passages à niveau et à signal de clôture», le dernier train qui précède chaque période porte, sur la face arrière du dernier véhicule du côté droit, un signal de clôture (plaque ou lanterne verte).

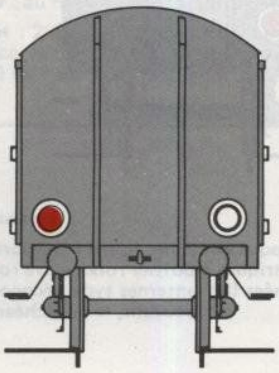
5-A Pontivy, dernière circulation pour St Brieuc; en plus du signal de queue, le vieux «Picasso» porte le signal de clôture, plaque circulaire verte à droite (autorail X 3971, tr. 8580, octobre 79).

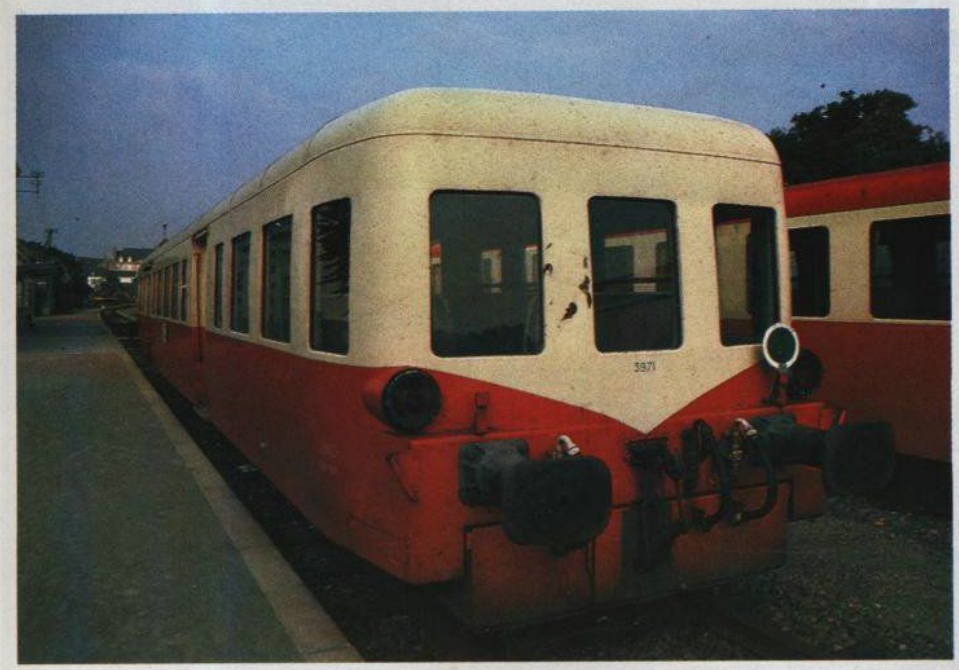
Le jour

1 plaque circulaire verte à bordure blanche placée à droite en complément du signal de queue constitué d'une plaque rouge ou d'une lanterne rouge (suivant la nature du train - voir «signalisation d'arrière») placée à gauche

Signalement des trains non réguliers

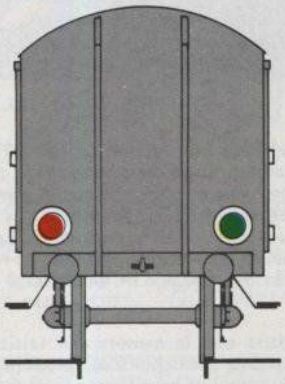
Sur les lignes désignées «à signalement des trains», le train qui signale un train facultatif, spécial, supplémentaire ou à marche indéterminée porte sur la face arrière du dernier véhicule, du côté droit, une plaque ou une lanterne blanche.

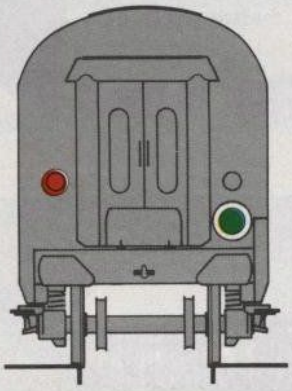




5

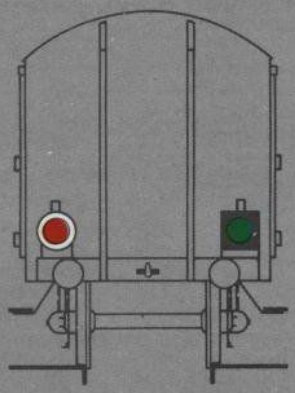
j.h. lavie

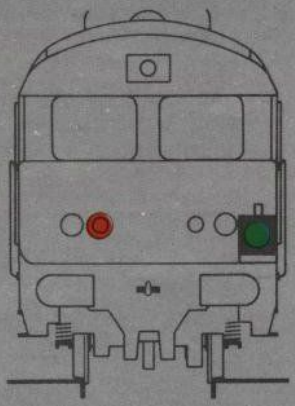


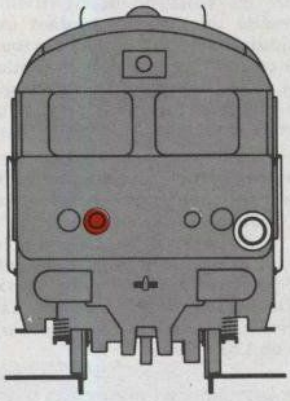


La nuit

1 lanterne électrique amovible éclairage vert en lieu et place du feu rouge placé à droite (ou en complément du seul feu rouge sur les lignes à signalisation d'arrière allégée)

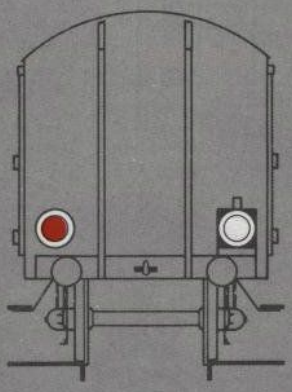


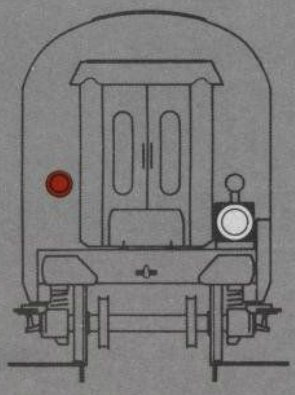




Le jour

1 plaque circulaire blanche à droite en complément du signal de queue constitué d'une plaque rouge ou d'une lanterne rouge (suivant la nature du train - voir «signalisation d'arrière») placée à gauche.





La nuit

1 lanterne électrique amovible éclairage blanc en lieu et place du feu rouge placé à droite (ou en complément du seul feu rouge sur les types à signalisation d'arrière allégée)

1
2

f. marx

TEST ROCO : A L'EST... DU NOUVEAU !

J.H. LAVIE

Hier champion de la voiture voyageurs raccourcie conçue pour les courbes et contre-courbes des réseaux style jouet, Roco remet ses pendules à l'heure et se tourne délibérément vers l'amateur averti. Nouvelles les voitures type métallique Est, proposées à l'échelle 1/87 par la firme de Salzburg, le sont à un double titre : ce matériel régional était resté, jusqu'ici, inédit en HO (pourtant, les facilités du châssis unique...) et les deux premiers modèles de la série - que nous espérons à l'avenir la plus complète possible - présentent une finesse des détails jamais vue, dans la catégorie voitures voyageurs, sur une production industrielle qui s'adresse, rappelons le, au grand public également.

Les voitures «à l'échelle» ont vaincu

Les voitures type métallique Est Roco sont proposées assemblées prêtes à rouler. Enfin presque, puisque le montage de certaines pièces (soufflets, aérateurs...) est laissé au soin de l'amateur, opération que la firme autrichienne appelle joliment, sur la notice jointe dans les boîtiers, "«automontage»! Contrairement au matériel moteur et aux wagons de marchandises produits récemment à Salzburg, pas le moindre gramme de zinkguss sur ces nouvelles voitures voyageurs où le plastique règne en maître. Ce n'est pas un reproche: le polystyrène-choc, l'A.B.S. offrent de multiples avantages surtout lorsque ces matières modernes, non considérées comme «nobles» (pourquoi ?), sont travaillées avec une excellente maîtrise, ce qui est le cas ici.

Roco, partisan convaincu de la voiture raccourcie au 1/100 (rappelons-nous les malheureuses «Corail») avait finalement adopté la reproduction «à l'échelle» avec la B10t «tous services» dite-«Bruhat». Coup d'essai transformé et l'on sait, aujourd'hui, que les A9u VSE (26,400 m en réalité) vont ressortir, traitées strictement au 1/87 (1). Ce que les techniciens de Salzburg pouvaient faire pour les plus lon-

(1) La version raccourcie reste parallèlement au catalogue.

1- Parmi les multiples dispositions réelles des aérateurs de pavillon, notre A5/2c5/2B5c5 a reçu des aspirateurs «Torpédo» au-dessus des compartiments mais pas de souffleur «Chanard» au-dessus des WC selon une disposition à peu près similaire sur la voiture réelle portant le même numéro, vue en mars 1981. Les aspirateurs «Torpédo» doivent être peints en vert. Pour assurer un positionnement correct de la plaque d'itinéraire, nous avons arasé le support inférieur venu de moulage. Fixée sous le longeron de châssis, la conduite générale du chauffage vapeur; bravo !

2-Actuellement, les aérateurs de pavillon de la B11 n°21 36 137 réelle sont du même type que ceux de la mixte couchettes. Pour vous montrer la seconde disposition offerte par Roco, nous avons équipé notre B11 au 1/87 d'aspirateurs «Aerodyne» au-dessus des compartiments et de souffleurs «Chanard» au-dessus des WC. Posée selon la notice de montage, la plaque d'itinéraire engage le gabarit ! Pas de conduite de chauffage vapeur de ce côté mais une très belle reproduction de la caisse à accumulateurs, de la boîte de dérivation à fusible, etc.

gues voitures du parc SNCF, ils pouvaient le réaliser aussi pour des véhicules plus courts, tels les métalliques Est dont la longueur hors tampons ne dépasse pas, en réalité, les 23,530 m - soit 270,5 mm en HO. Une cote, notons-le, compatible avec les rayons de courbe ultra-courts. Résultat : la B11 et la A5/2c5/2B5c5 Roco ont une longueur exacte (270,5 mm), les autres cotes sont toutes fidèles (avec une rare précision) à la réalité réduite au 1/87 - nous vous faisons grâce du tableau des dimensions comparées ! Les organes de roulement respectent les normes NEM et ces modèles s'inscrivent pourtant, sans problème, en courbe de 395 mm de rayon ! Comme à l'accoutumée, le roulement Roco est très satisfaisant. Les métalliques Est sont livrées avec des attelages à boucle amovibles; des attelages courts Roco et des attelages type Fleischmann sont proposés en pièces détachées.

Mieux que la «Bruhat»... toujours plus fin !

Un examen minutieux des photographies des métalliques Est réelles démontre l'extrême fidélité des deux modèles Roco. Plus particulièrement, on remarquera le parfait postionnement des baies vitrées par rapport aux «tôles» des faces, celui des sabots de frein par rapport aux roues, le réalisme des marchepieds et des soufflets, la reproduction de la conduite générale de chauffage vapeur (une première en HO de grande série !), etc.

La composition des trains

EXPRESS 1212, (Lille)-Longuyon-Nancy (hiver 1954)

1-230.K dépôt Nancy (non reproduite, utilisez 141.P Jouef) — Longwy-Nancy : 1 B4Dmyi métal. Est 29 (utilisez B4D OCEM Jouef 5113) 1 C11myfi métal. Est (Roco 44212), 1 A11/2B2C5myfi métal. Est — Lille-Nancy : 2 B11smyi portières latérales métal. Nord 28/32 (RMA), 1 A3B4smyfi à 3 plates-formes métal. Nord 29 (RMA), 1 Dqd2m Nord 28 (MMM).

EXPRESS RS, (Ventimiglia)-Marseille-Lyon-(Strasbourg) (été 1958)

6-241.P dépôt Marseille (Jouef) — Marseille-Paris : 1 Dqd2m moder. PLM 3 essieux (RMA), 1 PEmy (Tram 2620), 1 Dqd2mi moder. PLM 3 ess. (RMA) — Marseille-Lyon : 1 A3B5myfi OCEM RA (Jouef 5112) — Ventimiglia-Lyon : 1 B3smyfi Bacalan (France-Tr. 280) — Ventimiglia-Strasbourg : 1 A6c6myfi PLM (utilisez Tram 2180), 1 B9c9 DEV U54 (RMA), 1 A31/2B5myfi métal. Est (utilisez Roco 44214), 4 B11 myfi métal. Est (Roco 44212) — Ventimiglia-Frankfurt : AB4üm331 DB (Jouef 5769) — Ventimiglia-Wiesbaden : AB4üm331 DB (Jouef 5769) — Ventimiglia-Strasbourg : 1 Dqd2myi métal. Est (Jouef 5420) — Nice-Strasbourg : 1 Dqd2myi métal. Est (Jouef 5420).

EXPRESS VE, Clermont-Ferrand-Metz (été 1958)

5-231.G ou H dépôt Nevers (utilisez 231.K Jouef 8256) puis 5-141.E, 5-141.R (ch), 1-141.P puis BB 12000 tranche Metz et 1-230.B, 1-141.P, 1-231.G/K tranches Strasbourg (7 rebroussements !) — Clermont-Strasbourg via Vittel : 1 A3B4Dzmyfi métal. Est (Roco nouv. 83), 1 B3smyfi métal. Est (Roco 44212 modif. «Buffet») — Clermont-Metz : 1 B4Dmyi métal. Est (utilisez B4D OCEM Jouef 5113), 2 B11 myfi métal. Est (Roco 44212), 1 A8myfi OCEM PL (Tram) — Clermont-Strasbourg via Aillevillers : 1 A3B5myfi métal. AL 26/27 (utilisez ex-DR Jouef 5122), 1 B10myfi OCEM FL (Tram 2320), 1 B4Dmyi métal. Est (utilisez Jouef 5113).

EXPRESS 1114, Frankfurt Main-Paris (été 1959)

BR 01 DB (Roco 4119) en Allemagne, 1-231.K dépôt Nancy (Jouef 8255) en France — Heidelberg-Paris : 1 B10myfi DEV U (RMA), 1 A31/2B5myfi métal. Est (utilisez Roco 44214) — Frankfurt-Paris : 1 A3B4Dzmyfi métal. Est (Roco nouv. 83), 2 B11myfi métal. Est (Roco 44212) — Frankfurt-Metz : 1 B4üm 52/61 DB (toutes firmes allemandes et autrichiennes), 1 BD4üm58 DB (idem), D4ü30/36 DB (utilisez Jouef 5770) — Train raccordé à Bar-le-Duc à l'express 14 Wien-Strasbourg-Paris remorqué par une 1-241.A ou P !

EXPRESS PW (162) «Arlberg-Express», Paris-Wien (hiver 1970)

68500 dépôt Chalindrey (Fleischmann 4280), 1 Cai 881 à 999 (fourgon chaudière Jouef, RMA) — Paris-Wien : 1 B4Dd métal. Est (utilisez B4D OCEM RA Jouef 5113), 1 A31/2B5 métal. Est (utilisez Roco 44214) — Paris-Salzburg : 1 B9c9x UIC (Jouef 5294) — Paris-Innsbruck : VL type YT (Jouef nouv. 83), 1 B11 métal. Est (Roco 44212) — Paris-Chur : 1 B11 métal. Est (Roco 44212), 1 A5/2c5/2B5c5 métal Est (Roco 44214) — Paris-Interlaken : 1 VL type Z (RMA) — Paris-Milano : 1 A5/2c5/2B5c5 métal. Est (Roco 44214), 1 A31/2B5 métal. Est (utilisez Roco 44214).

EXPRESS 253, Paris-Frankfurt Main (été 1976)

BB 16000 dépôt Strasbourg (Hornby, Jouef) — Paris-Koblenz : 1 A5/2c5/2B5c5 métal. Est (Roco 44214) — Paris-Berlin : 1 AB DR (Piko 426/53) — Paris-Heidelberg : 1 B10 UIC (Jouef 5292), 1 A4B5 UIC (Europolitrain), 1 A5/2c5/2B5c5 métal. Est (Roco 44214) — Paris-Praha : 1 A5/2c5/2B5c5 métal. Est (Roco 44214), 1 AB CSD (Piko 426/57) — Paris-Passau : 1 B10 UIC (Jouef 5292) — Paris-Frankfurt : 1 A31/2B5 métal. Est (utilisez Roco 44214), 1 B9c9x UIC (Jouef 5294), 1 VLAB type MU (Rivarossi 2517).

RAPIDE 263 «Orient Express», Paris-Bucuresti (Bucarest) (été 1976)

BB 16000 ou BB 15000 (Roco, Jouef, Lima) dépôt Strasbourg — Paris-Wien : 1 AB UIC type X öBB (absente chez Liliput, vu la nationalité de la voiture et sa destination, c'est un gag ! utilisez à la place Liliput 83210) — Paris-Bucuresti : 1 A31/2B5 métal. Est (utilisez Roco 44214) — Paris-Budapest : 1 B MAV (utilisez Piko 426/81), 1 A31/2 B5 métal. Est (utilisez Roco 44214) — Paris-Salzburg : 1 B10 UIC (Jouef 5292), 1 A4c4B5c5x UIC (Europolitrain), 1 B9c9x UIC (Jouef 5294), 1 VLAB type MU (Rivarossi 2517) — Paris-Karlsruhe : 4 B11 métal. Est (Roco 44212).

EXPRESS 1151/350, Paris-Metz (été 1976)

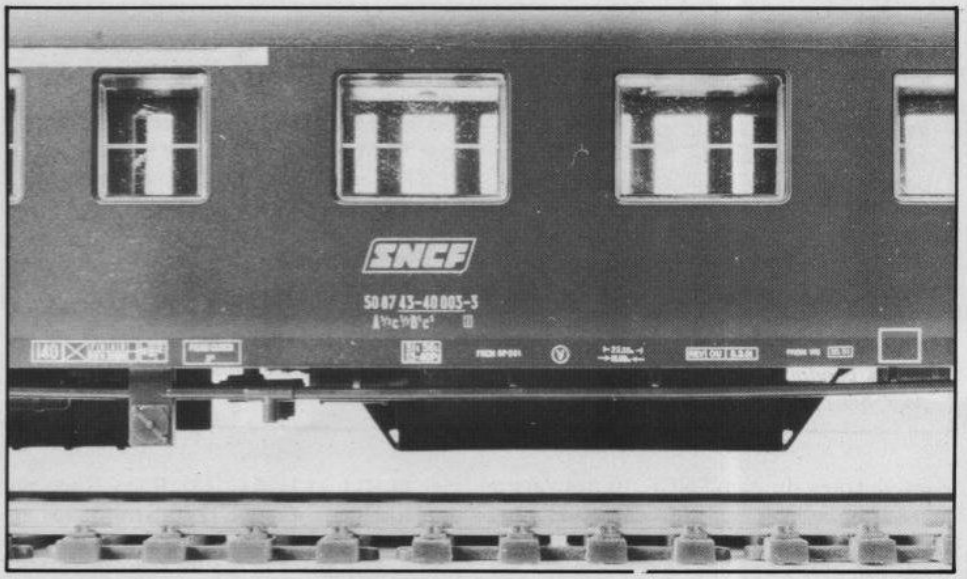
BB 16000 ou BB 15000 dépôt Strasbourg — Paris-Koblenz : 1 BD üms271 à 273 DB (Ade, Liliput, Rivarossi, Roco, etc), 1 A5/2c5/2B5 c5 métal. Est (Roco 44214) — Paris-Trier : 2 Büm231 à 239 DB (toutes firmes allemandes et autrichiennes !), 3 B11 métal. Est (Roco 44212), 1 A3B4D métal. Est (Roco nouv. 83), 4 B11 métal. Est (Roco 44212).

3-Inscriptions nettes et exactes. Le marquage de bas de caisse indique notamment (de g. à d.) : vitesse limite 140, trafic international supprimé, tensions du chauffage électrique, gérance (Metz pour la B11, Paris-Ourcq pour l'AcBc), tare, masse en charge et nombre de places assises, présence du chauffage vapeur, longueur h.t. et entraxe des pivots de bogies, date de la dernière révision; toutes ces inscriptions sont conformément peintes en blanc et les points de levage (au droit des bogies) sont jaunes.

4-Soufflets dépliés pour accouplement réaliste entre deux voitures ou soufflets repliés pour extrémités de convois sont proposés dans le boîtier. Dans ce dernier cas, la passerelle rotative d'intercirculation doit être relevée comme en réalité (la passerelle Roco permet les deux positions : relevée ou rabattue). Notez l'extrême finesse du câblot de chauffage électrique, des marchepieds, des poignées montoires. La plaque noire, que nous avons montée au-dessus d'une des poignées montoires sur notre modèle pour démonstration, n'a pas lieu d'être installée pour la période considérée (en réalité, coffret lumineux indicateur de classes, à réserver pour les périodes plus anciennes).

5-Très belle reproduction du bogie S2C. Attention : il est indispensable de supprimer au cutter, sur l'un des deux bogies, la dynamo figurée avec sa courroie d'entraînement (côté opposé à l'attelage).

6-Correct mais classique sur la B11, l'aménagement intérieur est beaucoup plus original sur la mixte-couchettes puisque ce modèle comprend des compartiments 1re et 2e classes en «places assises» (pas de «filets» à bagages qui seraient d'ailleurs peu visibles, mais des tablettes le long des baies), des compartiments 1re et un compartiment 2e classe en position «couchettes» (couchette inférrieure seulement avec oreiller et couverture !); situation a priori curieuse que l'on pouvait voir en réalité au petit matin, par exemple sur un Paris-Prague où, après le traditionnel rebroussement à Frankfurt-Main, les compartiments devenus vides restaient «couchettes» et ceux occupés passaient en position «jour», le temps d'aller prendre un petit déjeuner à la voiture restaurant tchèque !



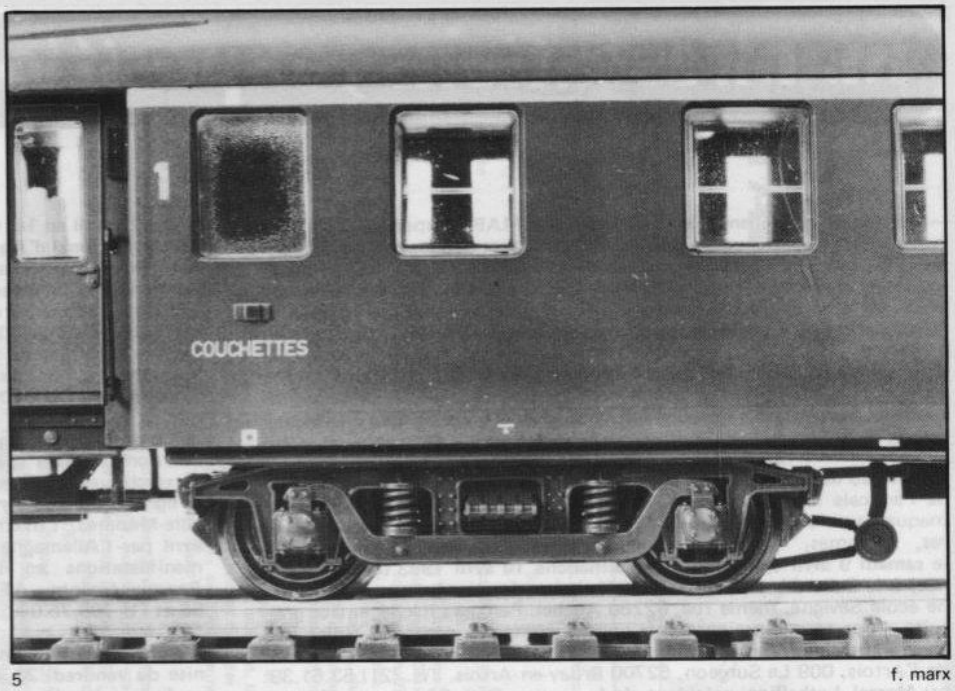
f. marx

Le nombre de pièces pour le surdétaillage fournies dans le boîtier est supérieur au strict nécessaire, une formule qu'il faut saluer car elle évite, en cas se perte de l'une de ces petites pièces, de délicats problèmes d'après-vente. Bravo également pour le choix offert de soufflets (soufflet touchant pour voitures attelées avec les attelages spéciaux à mâchoires et soufflet replié pour voitures de queue), d'aérateurs de pavillon, de plaques d'itinéraires; voilà de quoi personnaliser chacun de nos modèles ! Le montage de toutes ces pièces est facilité par des trous ou des encoches de positionnement; même les poignées montoires ultra-fines ne posent plus de problème !

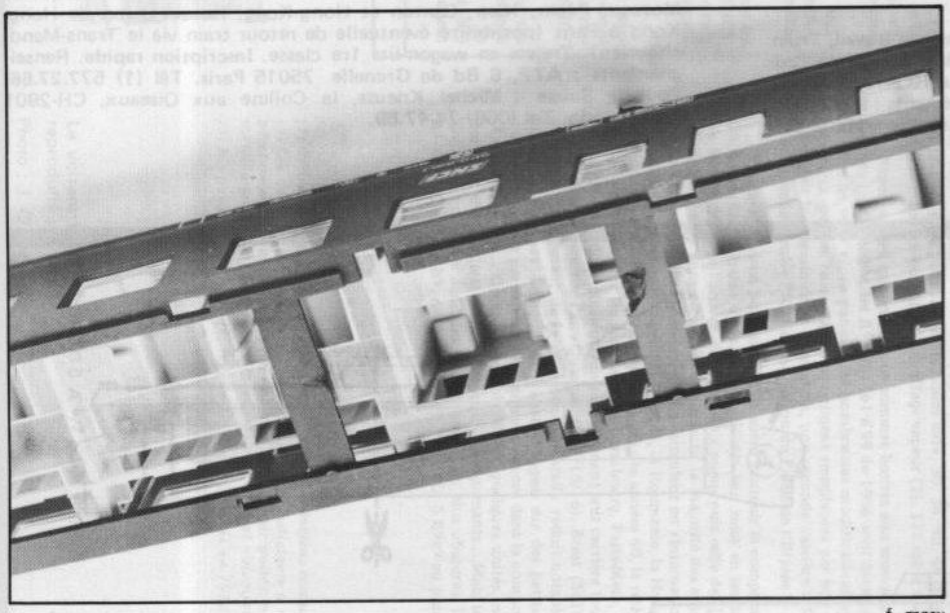
f. marx

Décoration : OK pour les faces latérales, mais les bouts ont été «oubliés»

Immatriculés 50 87 21 36 137-8 B^{11} et 50 87 43 40 003-3 $A^{5/2}c^{5/2}B^{5}c^{5}$, les deux modèles ont reçu une décoration strictement conforme (à l'absence des inscriptions sur les dossiers d'extrémités près) à la période 1980 (retrait du régime international) et 1981/82 (apposition des cartouches de classes type Corail). Les modélistes qui voudraient faire circuler leurs modèles à une autre «époque» pourront se reporter à la «fiche doc» et à «photo doc» dans le présent numéro. A noter que les plaques d'itinéraires (2) du trafic international (Paris-Görlitz, Wien, Warszawa) proposées par Roco ne sont pas utilisables sans modification du régime d'échange (changez 50 en 51) et, logiquement, du chiffre d'auto-contrôle (remplacez -8 par -6 pour la B^{11}, -3 par -5 pour la mixte-couchettes).



5 f. marx



6 f. marx

Pour les voitures au 1/87 : le «look» des années 80

Les firmes françaises spécialisées proposaient, jusqu'à maintenant, des voitures voyageurs dont la fidélité de reproduction était souvent supérieure à celle des modèles étrangers équivalents. Aujourd'hui, Roco prend l'avantage avec ses nouvelles «métalliques Est» et la version $A^{3}B^{4}D$, annoncée en 83, est déjà très attendue. En fait, ces modèles se distinguent essentiellement par la **finesse** de certains **détails** (poignées montoires, marchepieds, aérateurs...), leur **vitrage réaliste** et la **présence d'éléments inédits** (conduite de chauffage vapeur). Qui relèvera le gant chez nous ?

(2) Excepté cette question de régime d'échange, les itinéraires proposés par Roco sont conformes.

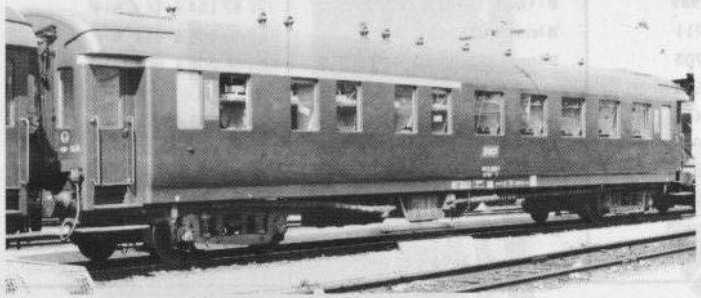
le bloc-notes du débutant

Un tout petit «bloc-notes» pour laisser un maximum de place à la «composition des trains» qui nous a voulu un abondant courrier depuis la parution des métalliques Est Roco, si abondant qu'il nous est impossible de vous répondre à tous, même par le canal de la revue! Huit compos ont été choisies pour leur facilité de reproduction en HO et avec partage égal entre traction vapeur et tractions thermique/électrique. Le choix toujours plus important de matériel présent sur le marché autorise la formation des rames les plus variées. Vous noterez au passage la large place que nous avons accordée aux trains transversaux et internationaux, ces éternels «oubliés» (les premiers surtout) des modélistes «régionalistes» pas toujours débutants! Bien sûr, ces compositions - à moins de disposer d'un vaste réseau de club - il faudra les réduire en conservant toutefois les caractéristiques (1re et 2e classe, couchettes, buffet...) de chaque tranche de destinations. Aux «exploitants», nous recommandons le Clermont-Metz de 1958 qui leur permettra de bien s'amuser avec ses... sept rebroussements et ses multiples échanges de locos! Aux amateurs d'histoire, nous dédions l'Orient-Express, trains des rois et roi des trains, devenu très démocratique en 1976, sans prince ottoman ni ambassadeur du Tsar de toutes les Russies, mais avec, peut-être encore, la Madone des Sleepings (au 1/87, voir certaines références Preiser..) !

S.N.C.F.
VOITURES METALLIQUES type EST

CARACTERISTIQUES (1)	
Constructeurs	ANF, CIMT, Carel, De Dietrich, Lorraine, Baume et Marpent
Bogies	Pennsylvania Est type S1 puis S2
Freins	à air modérable (MAD) et à vis
Vitesse limite	120 km/h à l'origine puis 130 km/h puis 140 km/h
Livrée :	
-origine jusqu'en 1938/45	(toutes classes) caisse vert olive, toiture gris moyen, châssis et organes de roulement noirs, sigles «Est» (central), numéros (aux 2 extrémités) et romaines (chiffres de classes portes et panneaux latéraux) jaune moyen
-1938/45 jusqu'à vers 1950/55	caisse vert extérieur 306, dossiers, toiture, châssis, organes de roulement noir extérieur 901, classes, numéros, sigles SNCF jaune bouton d'or 411, inscriptions annexes blanc 702
-1950/55 jusqu'à vers 1980	caisse et toiture vert celtique 301, châssis et organes de roulement gris ardoise 807, classes, numéros, sigles SNCF (initiales puis applications partielles de sigles ronds vers 1965 puis sigle dit-«allongé» en 1968) jaune jonquille 401, inscriptions annexes blanc 702
-applications partielles vers 1980	(A8) : caisse et toiture vert garrique 302, zone des baies et portes gris argent 806, portes intercir. orangé corail 418, bandeau 1re classe jaune jonquille 401, classe cartouche gris foncé 808 picto gris argent 806, sigles SNCF et numéros gris argent 806. (couchettes) : caisse et toiture bleu Ten 207, zone des baies et portes gris argent 806, portes intercirc. orangé corail 418, bandeau 1re classe jaune jonquille 401 et 2e classe vert signal 317, classe cartouche gris foncé 808 picto gris argent 806, sigles SNCF et numéros gris argent 806.

(1) Voir caractéristiques détaillées dans fiches LR 53/608 (B^{11}) et 52/599 (B^4D)



Nous avons réuni dans cette fiche toutes les voitures métalliques d'express à bogies livrées à la Compagnie de l'Est. Fort d'un effectif de 430 véhicules se subdivisant en 32 séries, ce parc représente toute une génération de matériel apparue à la fin des années 20 et qui restera en construction jusqu'en 1940 (deux ans après la création de la S.N.C.F. !). Leur étude avait été menée par deux ingénieurs de la Compagnie - MM Duchatel et Forestier - avant l'adhésion de l'Est à l'OCEM (1) en 1929.

Ces 430 voitures présentent la particularité - très en avance sur leur époque - d'avoir été conçues avec une même longueur hors tampons de 23,530 m (sauf les 20 premières B^4D de 1929/30 : 21,110 m). Au cours de leur période de construction, l'évolution technique permit des allègements sérieux sans altérer la résistance des véhicules (masse de 38 à 50 t suivant voiture). Les premières séries de voitures métalliques Est faisaient appel à une construction lourde à rivets apparents («Ra» dans le tableau en marge), les suivantes étaient de «construction lourde» sans rivets apparents (L) puis semi-allégée (SA) puis allégée (A). La ceinture de caisse, revêtue d'un fer plat (C) sur les unités les plus anciennes - fer plat supprimé par la suite (Ć) sur certaines séries -, est devenue ensuite lisse. Châssis apparent (CA) à l'origine, châssis caché (CC) pour les séries plus récentes. Côté bogies, les «polybloc» (Pol) ont laissé place aux «monobloc» (Mon).

Pour faciliter la lecture du tableau reprenant les 32 séries, nous avons été contraints de regrouper plusieurs d'entre elles ne présentant que des différences de détails (portes de compartiments battantes ou coulissantes, etc) sans grande importance pour les modélistes. Précisons que si la colonne «numération d'origine» indique des séries complètes, les renumérotations successives - qui n'ont pas été effectuées dans l'ordre, entraînant de nombreux chevauchements entre séries de voitures d'une même catégorie - nous ont obligés à ne donner que des amplitudes de numéros. Ajoutons pour les néophytes qu'un numéro indiqué dans la colonne «1968» sous la forme 38 46 111 par exemple, doit se lire 51 87 38 46 111-1 : 51 est le régime d'échange international (depuis 1980, les voitures métalliques Est passent en régime intérieur code 50),87 signifie «S.N.C.F.», 38 donne la catégorie de la voiture (dans l'exemple, $A^{31/2}B^5$), les 2 chiffres suivants (ici 46) peuvent être, pour les «métalliques Est», 30, 36, 40, 46 ou 47 suivant les tensions utilisables pour le chauffage électrique et la présence ou non du chauffage vapeur (2), 111 est le numéro du véhicule dans la série et -1 l'auto-contrôle.

Notez encore que nous nous sommes limités aux trois renumérotations principales (3) mais qu'il y en eût beaucoup d'autres (par exemple, les A^9 mfi 1461 à 99 de 1956 sont devenues «B^9» dès 1961) même avant la création de la S.N.C.F.! Et nous ne vous avons pas cité les nombreuses modifications appliquées à ce matériel, telles les B^4D de 1929/30 livrées avec deux petites baies par compartiment remplacées par une unique grande baie en 1952... Enfin, la C^{11} yfi 12679 a connu, au lendemain de la Libération, une seconde carrière officielle, puisqu'elle a été reconstruite en «voiture présidentielle» (immatriculée PR 2) à disposition du Palais de l'Elysée !

Voitures réussies pouvant parfaitement soutenir la comparaison avec les OCEM, les «métalliques Est» se sont accaparées les meilleurs trains de la Compagnie dès leur mise en service. Cette suprématie, elles la conserveront jusqu'au début des années 50 avec l'arrivée des rames sur pneus puis celle des DEV type U inox. Ayant perdu les rapides diurnes les plus prestigieux, elles vont conserver à leur actif la majorité des autres rapides et express sur toutes les lignes principales de la région Est durant deux décennies. Elles circulent en «international» vers l'Allemagne (y compris RDA), l'Italie, la Suisse, l'Autriche, la Tchécoslovaquie, la Pologne, la Roumanie, la Hongrie... Elles assurent des liaisons transversales vers le Nord, l'Ouest, le Sud-Ouest, le Sud-Est. A la fin des années 60, le relèvement de la vitesse à 160 km/h des principaux rapides et express «de jour», sur les radiales Paris-Strasbourg, Paris-Metz, Paris-Reims, les écarte de ces relations. La série des voitures buffet B^3r - dont plusieurs unités terminent leur carrière toujours affectées à l'Est mais gérées par l'Ouest (une exception !) pour service sur Paris-Quimper (tr.3715/16), Brest (3615/08), St Malo (3673/72) - est radiée la première. A partir de 1975, l'avènement de la génération «Corail» réduit notablement l'activité des vieilles métalliques Est au «confort» maintenant désuet. Le jour, elles sont engagées sur des petits express, des trains temporaires, de permissionnaires ou d'émigrés; la nuit par contre, elles entrent encore dans la composition de trains aux noms prestigieux : «Arlberg Express», «Orient Express»... Grâce à leur robustesse, quelques unités, notamment «couchettes», font alors l'objet d'une rénovation avec des résultats esthétiques un peu surprenants... Mais le processus inéluctable de la réforme définitive est engagé. En 1982, confinées dans des tâches de plus en plus obscures, il ne restait plus à l'inventaire que 26 A^8, 54 $A^{31/2}B^5$, 17 $A^{5/2}c^{5/2}B^5c^5$, 22 B^9, 69 B^{11}, 12 B^4D, 11 B^5D, 5 B^9c^9 au parc express et 13 A^3B^4D au parc omnibus.

J.H. LAVIE et P. PICHON

(1) Office Central d'Etude de Matériel créé par les anciens réseaux pour définir des normes de consctructions unifiées.

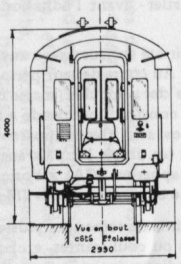
(2) Les voitures métalliques Est sont équipées de radiateurs à régulation manuelle sauf les couchettes (air soufflé à température modulée), les B^3r et certaines $A^{31/2}B^5$ (air pulsé); non munies du chauffage électrique à l'origine, les voitures métalliques Est ont reçu cet équipement par la suite et notamment lors de l'électrification de la région Est.

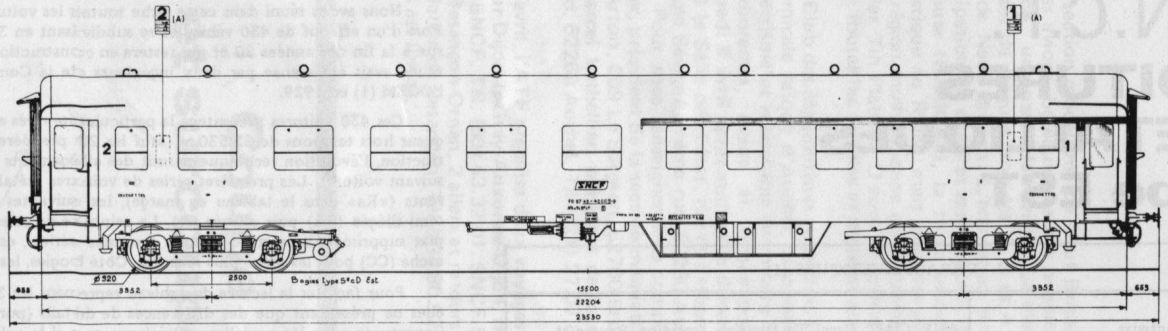
(3) Marquage unifié en 1948, régime dit «des 2 classes» en 1956, marquage UIC en 1968.

La voiture 50 87 43 40 003-0 $A^{5/2}$ c $^{5/2}$ B^5c^5 reproduite par Roco.

Photo : J. Chevassus

dessins : P. PICHON

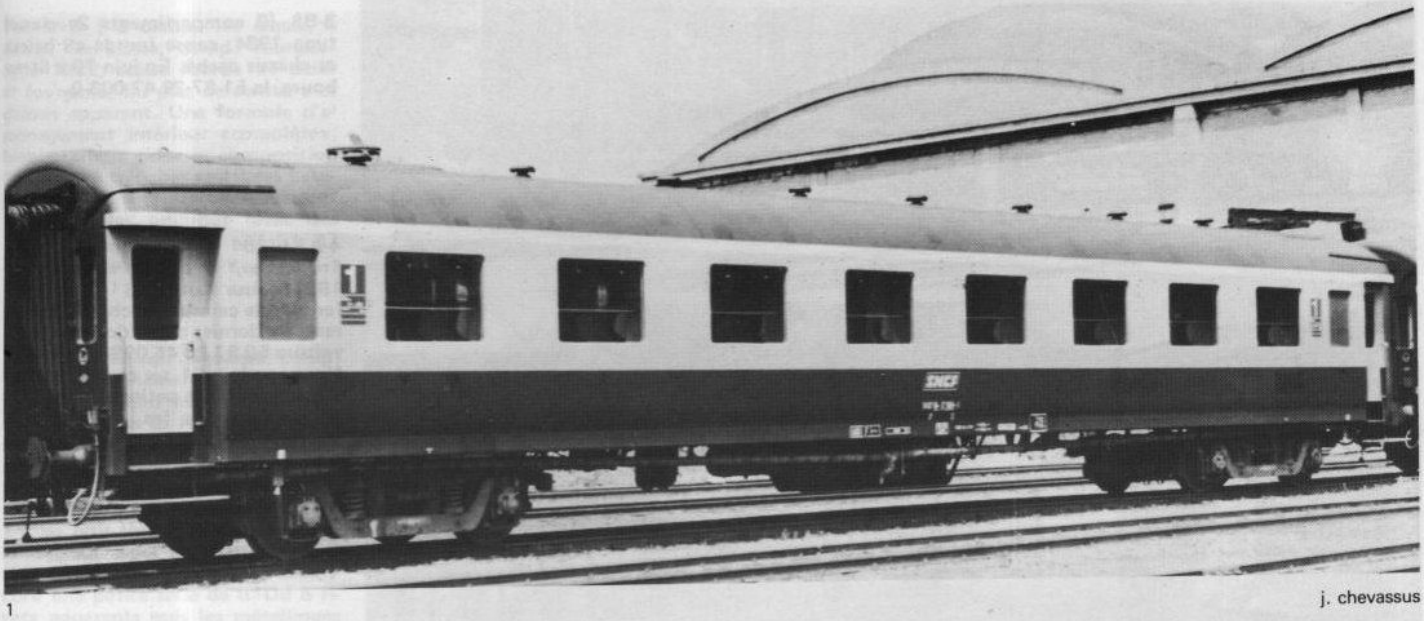




échelle N voie de 1435 mm

(A) : Des voitures ont reçu des signalétiques corail : dans ce cas, les indications de classe près des portes d'accès ainsi que les inscriptions « couchettes » sont supprimées. Cette mesure entraîne souvent l'application des inscriptions du centre de caisse à la peinture gris argent 806.

						EVOLUTION			
Effectif	Livraison	Construction	Ceinture	Châssis	Bogies	Origine	1948	1956	1968
10	1932	L	C	CA	Pol	A8yfi 561 à 570	A8myfi 1367 à 1376	A8myfi 1367 à 1376	18 47 084 à 108 A8
20	1933	L	C	CC	Pol	A8yfi 571 à 590	A8myfi 1377 à 1389	A8myfi 1331 à 1389	18 47 083 à 111 A8
							A3B5myfi 1941 à 1948		
20	1931	L	C	CA	Pol	A3 1/2B5yfi 3251 à 70	A3 1/2B5myfi 1836 à 1847	A3 1/2B5myfi 1836 à 1956	38 46 066 à 115 A3 1/2B5
59	34/35	L		CC	Pol	A3 1/2B5yfi 3271 à 3329	A3 1/2B5myfi 1848 à 1914	A3 1/2B5myfi 1848 à 1914	38 40 061 à 133 A3 1/2B5
9	1936	L		CC	Mon	A3 1/2B5yfi 3330 à 3338	A3 1/2B5myfi 1887 à 1894	A3 1/2B5myfi 1887 à 1893	38 46 096 à 120 A3 1/2B5
								A8 1/2myfi 1341 à 1347	
10	1932	L	C	CA	Pol	A3B4Ezyfi 3451 à 3460	A3B4Dzmyfi 1965 à 1974	A3B4Dzmyfi 1965 à 1974	81 47 205 à 212 A3B4D
5	1936	L		CC	Pol	A3B4Ezyfi 3461 à 3465	A3B4Dzmyfi 1975 à 1979	A3B4Dzmyfi 1975 à 1979	81 46 201 à 204 A3B4D
6	1931	L	C	CA	Pol	A5/2c5/2B5yfi 3011 à 3016	A5/2c5/2B5myfi 1981 à 1986	A5/2c5/2B5myfi 1981 à 1986	43 46 006 à 012 A5/2c5/2B5c5
4	1931	L	C	CA	Pol	A5/2c5/2B5cyfi 3041 à 3044	A5/2c5/2B5cmyfi 1988 a 1991	A5/2c5/2B5cmyfi 1988 à 1991	43 46 009 à 016 A5/2c5/2B5c5
7	37/38	L		CC	Pol ou Mon	A5/2c5/2B5c3yfi 3017 à 3021	A5/2c5/2B5c3myfi 1992 à 1999	A5/2c5/2B5c3myfi 1992 à 1999	43 40 001 à 017 A5/2c5/2B5c5
20	1932	L	C	CC	Pol	C11yfi 12601 à 12620	C11myfi 14906 à 14920	B11myfi 13722 à 13736	21 47 208 à 248 B11
107	33/36	L		CC	Pol	C11yfi 12621 à 12727	C11myfi 14841 à 14951	B11myfi 13721 à 13849	21 47 101 à 247 B11
33	1937	SA		CC	Mon	C11yfi 12728 à 12760	C11myfi 14904 à 14980	B11myfi 13720 à 13795	21 47 163 à 202 B11
10	1937	SA		CC	Mon	C11c5yfi 12501 à 12510	C11myfi 14990 à 14999	B11myfi 13710 à 13719	21 47 168 à 197 B11
11	1939	A		CC	Mon	C11yfi 12671 à 12771	C11myfi 14981 à 14989	B11myf. 13701 à 13709	21 47 154 à 162 B11
8	34/36	L		CC	Pol	C4syfi 13911 à 13918	C4smyfi 14704 à 14711	B3rmyfi 13524 à 13530	85 46 005 à 011 B3r
4	1939	A		CC	Mon	C3syfi 13941 à 13944	C3smyfi 14702 à 14703	B3rmyfi 13520 à 13523	85 46 001 à 004 B3r
							B3smyfi 10535 à 10536		
10	1932	L	C	CA	Pol	B9yfi 5081 à 5090	B9myfi 10559 à 10568	A9myfi 1461 à 1470	29 47 008 à 025 B9
26	34/36	L		CC	Pol	B9yfi 5091 à 5116	B9myfi 10569 à 10593	A9myfi 1471 à 1499	29 47 001 à 027 B9
6	1936	L		CC	Pol	B9c5yfi 5161 à 5166	B9c5myfi 10594 à 10599	B9c9myfi 12101 à 12105	59 46 001 à 005 B9c9
20	29/30	Ra	C	CA	Pol	B4Dyi 5201 à 5220	B4Ddmyi 10540 à 10558	B4Ddmyi 13537 à 13555	82 46 522 à 547 B4Dd
20	1931	Ra	C	CA	Pol	C5Dyi 11501 à 11520	C5Ddmyi 14731 à 14750	B5Ddmyi 13 575 à 13590	82 46 526 à 556 B5Dd
5	1940	A		CC	Mon	C5Dyi 11521 à 11525	C5Ddmyi 14751 à 14755	B5Ddmyi 13594 à 13598	82 47 557 à 561 B5Dd



1 j. chevassus

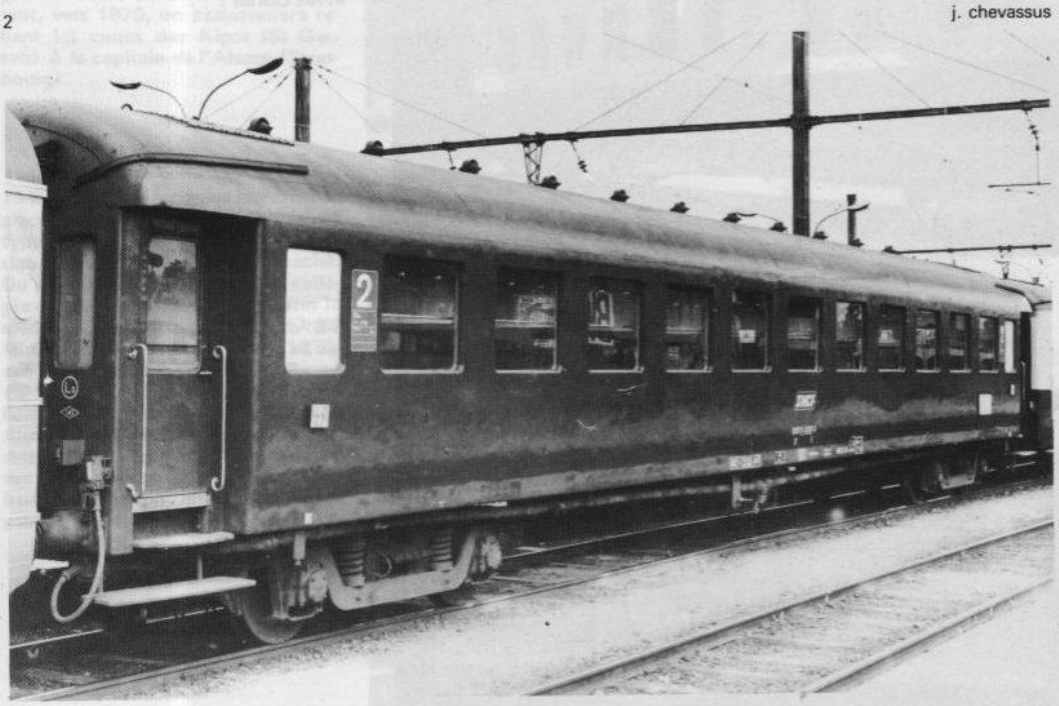
photodoc
photodoc

LES DIX SERIES DE VOITURES METALLIQUES EST

La Compagnie de l'Est avait bien fait les choses. Ses voitures métalliques offraient en effet toutes les possibilités d'aménagements : places assises ou places couchettes dans les trois classes, compartiments fourgon, voitures buffet... Après avoir écarté de cette étude les nombreux types d'aménagements anciens, souvent plein d'exotisme (il y eut notamment des $C_{11}c_5$, des B_9c_5, ou mieux encore vers 1950, des $A_{1\ 1/2}B_2C_5$!), nous vous donnons les dix types d'aménagements utilisés au cours des deux dernières décennies. Nous en avons profité pour illustrer les principaux types de construction de caisses.

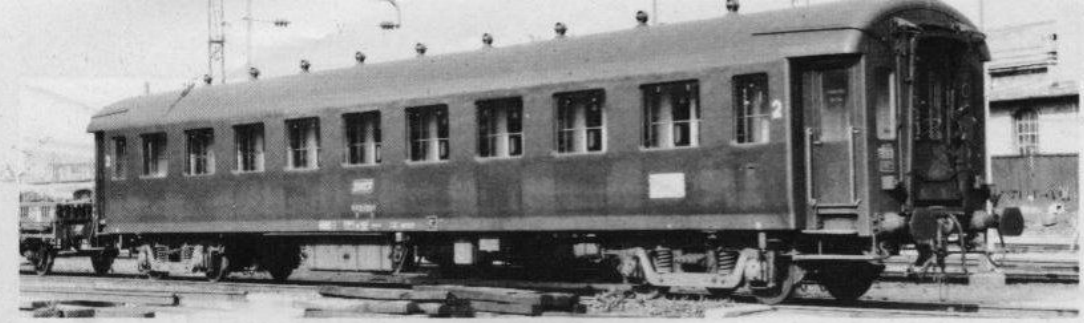
J.H. LAVIE

2 j. chevassus



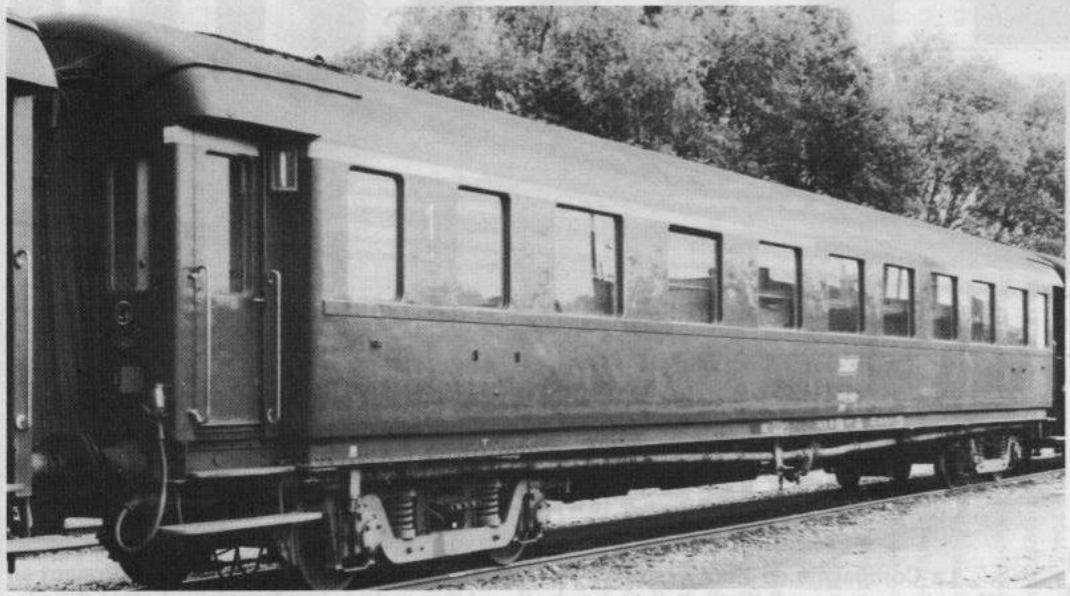
1-A^8 (8 compartiments 1re classe) type 1933; caisse lourde «8 baies», fer plat de ceinture supprimé et châssis caché. En juin 81, la 50 87 18 37 089-5 de la gérance Nancy a encore fière allure dans sa livrée «dernier cri» vert garrigue, gris argent, portes «inter»... Corail !

2-B^{11} (11 compartiments 2e classe) type 1935/36; caisse lourde «11 baies» sans fer plat de ceinture, châssis caché. C'est précisément la voiture 50 87 21 36 137-8 choisie par Roco ! Basée à Metz, elle a reçu en avril 81 des logotypes «Corail». Qu'elles soient lourdes, semi-allégées ou allégées, les B^{11} n'ont jamais dévoilé leurs longerons de châssis !



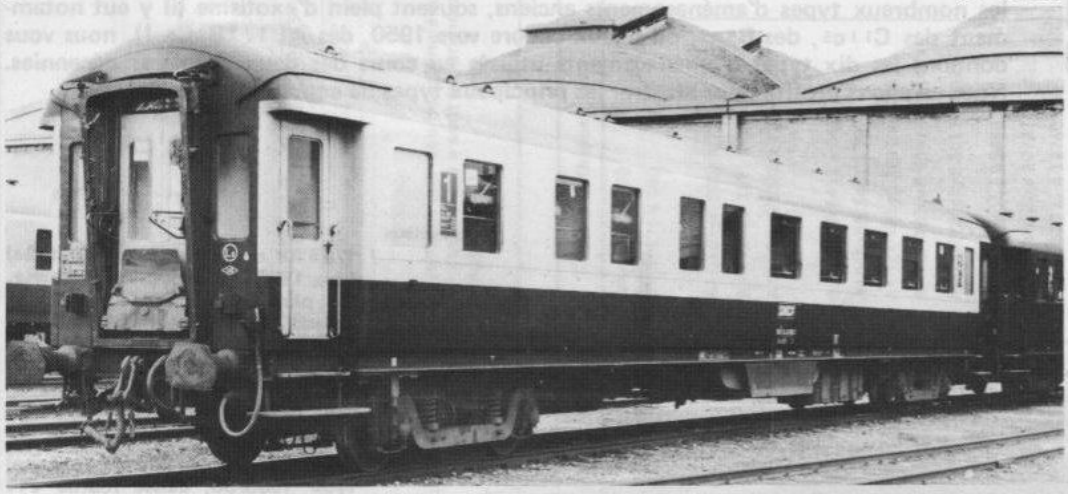
3 j.p. demoy

3-B^{9} (9 compartiments 2e classe) type 1934; caisse lourde «9 baies» et châssis caché. En juin 79 à Strasbourg, la 51 87 29 47 003-0.



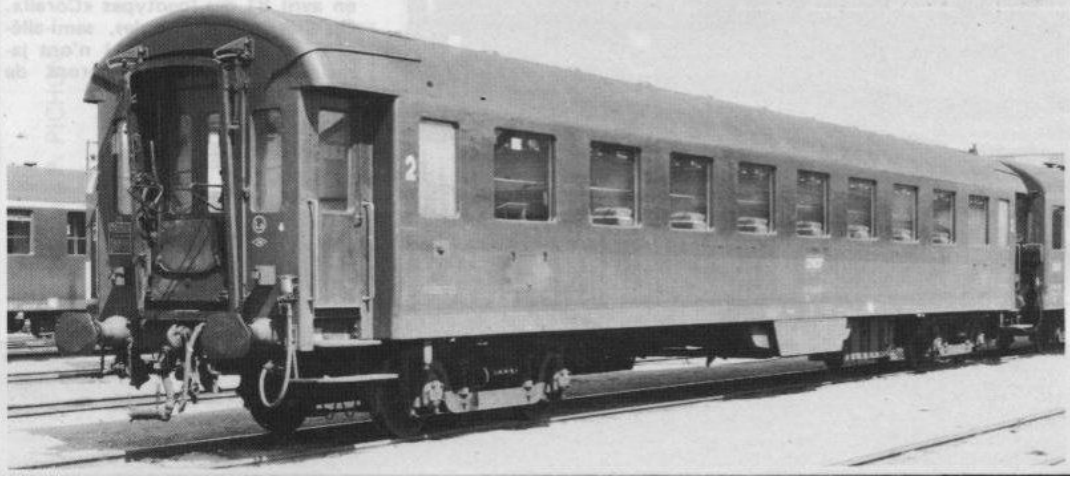
4 j. chevassus

4-A$^{3\,1/2}$B^{5} (3 $^{1/2}$ compartiments 1re classe, 5 de 2e classe) type 1931; caisse lourde «8 $^{1/2}$ baies» à fer plat de ceinture et châssis apparent. Ce dernier détail donne à la voiture 50 87 38 46 098-1 basée à Nancy en juin 81, un certain aspect «rétro»; notez la petite baie du 1/2 compartiment de 1re...;



5 j. chevassus

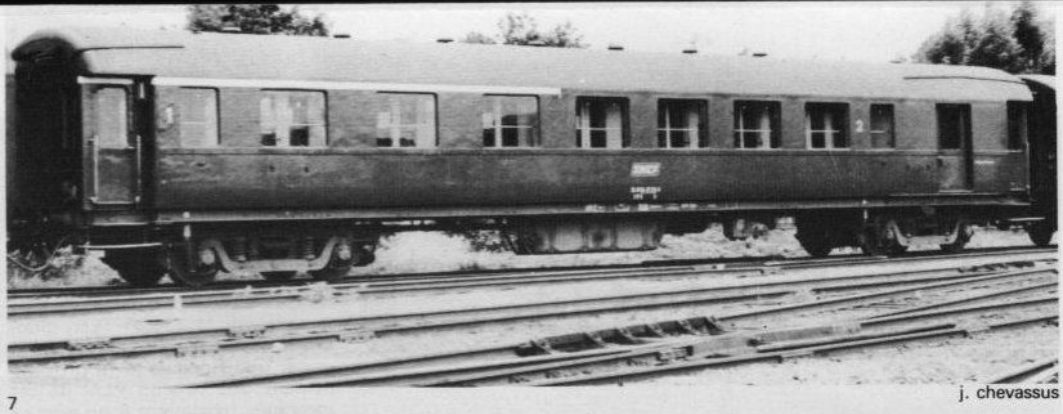
5-A$^{5/2}$c$^{5/2}$B^{5}c^{5} (5 demi comp. 1re classe couchettes, 5 comp. couchettes «normaux» 2e classe) type 1931; caisse lourde «5 petites + 5 grandes baies» à fer plat de ceinture et châssis apparent. Les petites baies sont l'héritage d'un autre demi-siècle et la livrée «design» bleue Trans-Euro-Nuit donne à ce véhicule plus que cinquantenaire une apparence comparable à celle d'une Pacific qui aurait revêtu la livrée Corail !



6 j.p. demoy

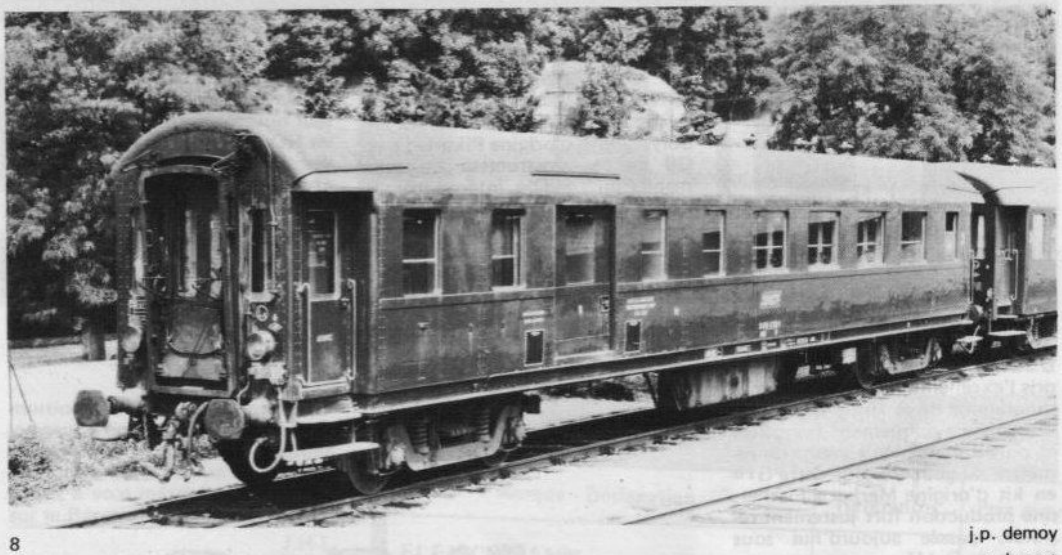
6-B^{9}c^{9} (9 compartiments couchettes 2e classe) type 1934; caisse lourde «9 baies» et châssis caché. En avril 76 à Paris-Ourcq, la 51 87 59 46 003-4.

7-A3B4D (3 comp. 1re classe, 4 comp. 2e classe, comp. fourgon) type 1932; caisse lourde «7 baies et fourgon», fer plat de ceinture et châssis apparent. Une formule d'aménagement intérieur «complète», bien pratique pour la composition des trains à tranches multiples ! Aujourd'hui, les A3B4D n'assurent plus que des omnibus (avec des «Bruhat» !). Ici, la 50 87 81 37 212-5 en juin 81 à Nancy.



7 j. chevassus

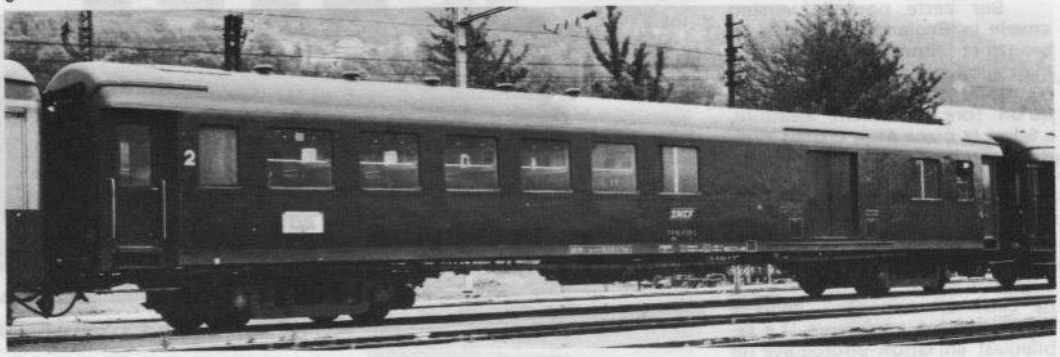
8-B4Dd (4 comp. 2e classe, comp. fourgon douanable) type 1929. La vénérable «grand-mère» des métalliques Est, dans sa robe toute hérissée de rivets apparents. Ici, la 51 87 82 47 538-9 en juin 76. A la fin des années 20, la conception de cet ancêtre était révolutionnaire (le parc TY en bois tôlé et portières latérales règnait alors en maître sur les trains de la Compagnie ! Il y eut encore une petite série de B5Dd à rivets apparents puis les métalliques Est passèrent au type «lourd» sans rivet.



8 j.p. demoy

9-B5Dd (5 comp. 2e classe, comp. fourgon douanable) type 1940. Commandées en 1937 par la Cie de l'Est, ces voitures ont été livrées deux ans après la création de la SNCF. De construction «allégée» (sans châssis apparent, bien entendu), leur silhouette n'est guère différente de celle des voitures lourdes ou semi-allégées, mais leur tare n'atteint que 38 t. Notez la porte «aveugle» à deux vantaux du fourgon sur la 51 87 82 47 559-5 assurant, vers 1970, un «saisonnier» reliant les cimes des Alpes (St Gervais) à la capitale de l'Alsace (Strasbourg).

9 r. bersot



10-B3r (buffet restauration chaude places assises et 3 comp. 2e classe) type 1934; caisse «11 baies» (identique aux B11) et châssis caché. Qu'elles soient «lourdes» ou «allégées», les B3r présentaient toutes la même silhouette. Ici, la 51 87 85 46 007-3 garée à Revigny en 1973; son cadre de gérance indique «Montrouge» (Ouest !), la petite baie et la première grande baie situées à gauche au droit de la cuisine sont peintes en blanc (sale !); sur d'autres unités de la série, ces baies étaient en verre dépoli ou peintes en vert celtique !

10 j.h. lavie